

船舶事故等調査報告書（軽微）

1	船舶事故	計	27 件
---	------	---	------

2	船舶インシデント	計	10 件
---	----------	---	------

	合 計	37 件
--	-----	------

平成24年6月29日

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

1 貨物船 IRINA 浸水

（仙台事務所）

2 警戒船新海丸モーターボート
Marine Cat 衝突

3 漁船源榮丸運航阻害

4 漁船ことぶき丸乗揚

5 漁船明海丸衝突（防波堤）

（横浜事務所）

6 漁船文斎丸モーターボートしんかい衝突

7 モーターボートあおばⅢ乗揚（定置網）

8 水上オートバイ FANITA 運航不能（燃料不足）

9 液体化学薬品ばら積船第二東央丸運航不能（舵故障）

10 砂利石材運搬船兼貨物船第三福和丸油タンカーアナナス衝突

11 ヨット HUTARO 乗揚

12 モーターボート大漁丸沈没

13 モーターボート清水丸運航不能（バッテリー過放電）

14 モーターボート海鷹丸運航阻害

（神戸事務所）

15 漁船民丸モーターボートポセイドン衝突

16 漁船第一平成丸運航不能（機関損傷）

17 漁船第二三喜丸乗揚

18 押船第八松陽丸起重機台船第五松陽号乗揚

19 砂利運搬船第八実穂丸乗揚

20 砂利運搬船第五住福丸乗揚

（広島事務所）

21 プレジャーボートはるばる座洲

22 プレジャーボート第3安芸丸運航不能（主機始動電源喪失）

23 貨物船カルビーポテト丸衝突（岸壁）

24 遊漁船楽笑丸プレジャーボート夕風丸衝突

25 押船第二十二住力丸バージ S-23 乗揚

26 プレジャーボート田中丸衝突（かき筏）

27 貨物船翔洋丸衝突（かき養殖施設）

（門司事務所）

28 押船兼引船宝徳丸乗揚

29 漁船第五竹吉丸衝突（防波堤）

30 砂利運搬船松陽丸乗揚

31 引船きりしま起重機船第八十八南生丸乗揚

32 砕石運搬船せき丸浸水

33 漁船第十八広誠丸運航不能（機関損傷）

34 押船第五瑞穂丸起重機船第八瑞穂丸運航不能（操舵機油圧喪失）

（長崎事務所）

35 引船第八開成丸土運船全開8号衝突（標識柱）

36 プレジャーボート壽丸乗揚

37 貨物船金栄丸乗揚

船舶事故等調査報告書

平成24年5月31日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012門第20号	
事故等種類	運航不能（機関損傷）	
発生日時	平成23年12月12日 17時40分ごろ	
発生場所	長崎県対馬市舌埼北方沖 舌埼灯台から真方位013° 4.1海里付近 （概位 北緯34° 45.0′ 東経129° 30.7′）	
事故等調査の経過	平成24年2月9日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。	
事実情報		
船種船名、総トン数	漁船 第十八広誠丸、14トン	
船舶番号、船舶所有者等	NS2-16791（漁船登録番号）、個人所有	
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定	
死傷者等	なし	
損傷	なし	
事故等の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成23年12月12日17時40分ごろ舌埼北方沖を航行中、船長が、機関の運転音の異常に気付き、主機を停止して点検を行ったが、異常箇所の発見には至らず、主機を始動しようとしたものの、始動できなかった。 本船は、僚船にえい航されて対馬市曾ノ浦港に帰港した。	
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m	
その他の事項	主機は、直列6シリンダであり、シリンダライナ（以下「ライナ」という。）を装着したシリンダブロック（以下「ブロック」という。）に取り付けられた‘締付け植込みリーマボルト’（以下「締付けボルト」という。）28本により、一体型のシリンダヘッド（以下「ヘッド」という。）が組み付けられていた。 主機は、3番シリンダ左舷側寄りの締付けボルト1本が緩み、ブロックの締付けボルトのねじ穴部ライナ側に縦割れを生じ、冷却清水がライナ内に漏えいしていた。 船長は、主機潤滑油の全量交換を約100～120時間ごとに、同油こし器フィルタの交換を約200～240時間ごとにそれぞれ行い、出港前には必ず主機を始動したのち、主機の冷却清水や潤滑油、クラッチの潤滑油等を点検して異常がないことを確認していた。 主機は、過去5年以上、ヘッド締付けボルトの緩み点検を含め、全開放整備が行われていなかった。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	なし あり なし 本船は、舌埼北方沖を航行中、主機の3番シリンダの締付けボルト1本が緩んだ状態で運転を続

		けていたことから、ブロックに過大な応力がかかり、歪^{ゆが}みを生じて締付けボルトのねじ穴部に縦割れが発生し、主機の運転ができなくなり、運航不能になった可能性があると考えられる。 本船は、主機の締付けボルトの緩み点検が行われていなかったことから、ブロックに歪みを生じた状況を明らかにすることはできなかった。
原因		本インシデントは、夜間、本船が、舌埼北方沖を航行中、主機の3番シリンダの締付けボルト1本が緩んだ状態で運転を続けていたため、ブロックに歪みを生じて締付けボルトのねじ穴部に縦割れが発生し、主機の運転ができなくなったことにより発生した可能性があると考えられる。
参考		今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ディーゼル機関は、取扱説明書に従って定期的に開放し、各部締付けボルト等の緩み点検を行うこと。